

Chambre une mesure autorisant une compagnie à administrer nos chemins de fer nationaux. Je le répète, si D. B. Hanna n'est pas l'homme voulu, si le présent conseil d'administration n'est pas le conseil désiré, ce projet de loi nous fournit le moyen de les trouver. Il faut que la Chambre et le pays regardent la situation bien en face. Qu'on permette au conseil d'administration de grouper toutes les voies ferrées en une seule exploitation, les développer comme elles doivent l'être, et alors l'Etat aura un excellent réseau de transports.

Il est vrai que pour être justes envers le chemin de fer lui-même, nous serons obligés d'acquitter les sommes que nous avons gaspillées. Mais cela ne doit pas nous préoccuper pour le moment. Après lecture complète du projet de loi, je n'y trouve rien autre qu'une tentative raisonnable de placer ces chemins de fer sur un pied permettant de les exploiter efficacement sans danger d'ingérence politique. Au cours de leurs observations, les honorables députés de la gauche demandent d'écarter toute immixtion politique de l'administration du réseau, mais aussitôt après, j'allais dire en même temps, ils s'écrient: "Nous ne voulons point que le conseil d'administration adopte un seul règlement sans la sanction du Parlement. Voilà le genre de discussion qu'ils nous ont servi depuis l'origine du débat.

Examinons la situation. L'opposition prétend que le pays est écrasé sous le fardeau des dépenses passées au Nord-Canadien et qu'il en sera de même à l'avenir. Notre passif actuel touchant le Nord-Canadien est peut-être de 450 millions. L'exploitation, l'outillage et les têtes de lignes de ce chemin de fer nous coûteront, c'est possible, une centaine de millions de plus. En outre, il nous faudra construire des embranchements pour fournir aux régions adjacentes un service efficace et obtenir un service de transport de marchandises rémunérateur. Il nous faudra donc nous lancer dans de nouvelles dépenses. Mais tant que nos déboursés seront proportionnés au rendement du chemin de fer qui, en fin de compte, dépend de son parcours, le pays n'a rien à craindre.

Le leader et les honorables députés de l'opposition admettront comme moi, que dans dix ans, avec une sage administration, le réseau des chemins de fer nationaux fera face à ses dépenses et même donnera un beau revenu au pays.

Un mot au sujet de la nationalisation, vu que la question a été mise de l'avant et que l'on a essayé ouvertement d'obtenir l'opinion des membres sur ce qui la concerne.

[M. Nicholson (Algoma).]

Si je me rappelle bien, l'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) a rapporté une déclaration de lord Shaughnessy touchant la nationalisation dans laquelle il disait être catégoriquement opposé à cette politique.

L'hon. M. LEMIEUX: Pas dans les observations que j'ai citées à la Chambre.

M. NICHOLSON (Algoma-Est): Je ne vois pas que l'honorable député ait rien rapporté de lord Shaughnessy qui nous indiquerait une solution des difficultés dans lesquelles nous nous débattons maintenant. Personne plus que moi n'a d'admiration pour lord Shaughnessy et pour les splendides exploitations de transports qu'a construites son génie. Mais si lord Shaughnessy, ou qui que ce soit, veulent donner au pays la solution du problème des chemins de fer ils devront présenter quelque chose de pratique. De simples tirades oratoires contre la nationalisation ne valent rien mieux que des paroles en l'air.

Nous ne pouvons nous écarter de la situation présente des affaires. L'honorable député de Maisonneuve (M. Lemieux) ou tout autre, sont-ils prêts à proposer de remettre toutes ces lignes au Pacifique-Canadien. Ou encore préféraient-ils les remettre à Mackenzie et Mann et au Grand-Tronc, assumer le fardeau d'une dette d'un milliard et leur fournir le côté rémunérateur de la voie?

Sinon, quelle autre solution se présente? Autrement, tout ce que nous pouvons faire, c'est d'acquérir ces voies et les exploiter. Si un député de la Chambre peut m'indiquer un procédé qui nous permettrait de revenir au point où nous en étions avant la construction des nouvelles voies transcontinentales, le Nord-Canadien et le Transcontinental, l'une parallèle à l'autre, je dirai avec l'honorable député de Maisonneuve que je suis en faveur de l'exploitation des chemins de fer par les compagnies particulières. Mais l'honorable député sait, comme moi, que la chose est absolument impossible. Ce serait une tragédie financière que de mettre tous les chemins de fer au Canada sous le régime de la nationalisation, par le temps qui court. Peut-être, serons-nous un jour en mesure de le faire. Nous avons aujourd'hui cette compagnie de chemins de fer nationaux, et avec elle, l'occasion de démontrer que nous sommes capables d'exploiter des chemins de fer qui sont la propriété de l'Etat. Mais voici un état de choses qui nous aide — nous avons au Canada le réseau de chemins de fer le plus beau, le mieux outillé et le mieux dirigé de l'univers.